

## Memorandum van de Brusselse fietsverenigingen

[GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens](#) – [Fietsersbond](#) – [EUCG](#)

De fiets is een echte **troef voor de toekomst** van onze steden. In de huidige socio-economische context heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er veel bij te winnen om een meer duurzame mobiliteit te bevorderen. Daarbij is de fiets een sleutelement en heeft Brussel als hoofdstad een voorbeeldfunctie in te vullen.

Op dit ogenblik is het Iris 2 plan nog lopende. Tijdens de komende legislatuur moet dit plan geëvalueerd worden en is het nodig om op basis hiervan een basis voor het Iris 3 plan op te stellen. Het Iris-plan is vooral van strategisch belang maar het is erg theoretisch voor echte praktische maatregelen. Het dient daarom aangevuld te worden met een verkeerscirculatieplan, een (fiets)parkeerplan, en een fietsplan.

In het toekomstige Iris 3 plan is de fiets een basisschakel voor het realiseren van duurzame mobiliteit. De fiets is het uitgangspunt en geen aandachtspunt. Een transversale werking die rekening houdt met verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening, luchtkwaliteit en milieu is noodzakelijk..

De Brusselse regio telt momenteel 50.000 fietsers, maar heeft een **veel groter potentieel**. Meer mensen op de fiets krijgt is een concrete manier om files te bestrijden, verplaatsingen vlotter te maken en de openbare ruimte weer leefbaar te maken.

Naast deze mobiliteitsaspecten biedt de fiets ook een **heleboel bewezen voordelen** op andere domeinen, zoals volksgezondheid, economie, koopkracht, autonomie,...

### Wist je dat?

Meerdere studies tonen aan dat burgers veel meer open staan voor actieve mobiliteit dan dat hun verkozenen denken. In Wenen bijvoorbeeld staat 93% positief tegenover een uitbreiding van het fietsrouten netwerk, terwijl 59,5% van de verkozenen overtuigd was dat deze wens een kleine minderheid van de bevolking betrof.

## De prioriteiten van de Brusselse fietsverenigingen

1. Verkeersdruk in de regio verminderen
2. Verkeersveiligheid verbeteren
3. Luchtkwaliteit verbeteren
4. Kwaliteitsvol netwerk creëren voor fietsverplaatsingen
5. Stallen van fietsen vergemakkelijken en de strijd tegen diefstal opvoeren
6. De bevolking sensibiliseren
7. De Brusselaars aanmoedigen om te fietsen
8. Bestaande wetten uitvoeren en handhaven



## Verkeersdruk in de regio verminderen



- **Kanaliseer het gemotoriseerd verkeer naar de grote verkeersassen om de wegen in de woonwijken te ontlasten**

Momenteel zijn er tal van gemeentelijke mobiliteitsplannen. Door een herschikking van de bevoegdheden is mobiliteit nu volledig een regionale bevoegdheid. Het gewest moet al deze plannen dan ook bundelen in een groot mobiliteitsplan. Een belangrijk onderdeel is een uitgewerkt verkeerscirculatieplan, dat via ontvlechting bepaalt waar zwaar, gemotoriseerd, openbaar en actief verkeer plaatsvindt.

Belangrijk is dan ook dat via een lussensysteem het doorgaand verkeer maximaal wordt geweerd uit de leefgebieden. Het gemotoriseerd verkeer moet minstens op de grote assen blijven. Het zware vrachtverkeer moet men uit de centrale stadsdelen weren door een beperkte toegang tot bepaalde wegen en door logistieke centra voor het overladen van goederen op kleinere voertuigen voor plaatselijke distributie.

De opmaak van verkeerscirculatieplannen mag geen alibi zijn om nog meer auto-infrastructuur aan te leggen. Het Brussels Gewest moet zich dan ook actief verzetten tegen de uitbreiding van de ring. De plannen moeten juist werk maken van maatregelen die de vraag naar automobilititeit verminderen en zo minder files, meer fietsers en een betere luchtkwaliteit garanderen.

### Wist je dat?

Volgens een onderzoek van het Brussels fietsobservatorium in 2011 is het ongemak dat gelinkt is aan het autoverkeer (lawaaï, vervuiling, ...) de grootste drempel om Brusselaars op de fiets te krijgen, gevolgd door de onveiligheidsgevoel op weg..

- **Een slimme belasting op mobiliteit versterkt de alternatieven voor de privé-wagen.**

Momenteel betaalt de autogebruiker drie bijkomende belastingen: accijns, jaarlijkse autobelasting en BIV. Globaal gezien zijn er weinig landen in Europa waar de som van deze belastingen zo laag is. In Denemarken betaalt men bijna evenveel BIV als de kostprijs van de wagen. In Brussel is het autobezit dan ook een veelvoud van het Deense.

Zolang de slimme kilometerheffing niet is doorgevoerd dienen we te spelen met de drie traditionele autobelastingen. Het doel van een fiscale operatie moet zijn dat het autogebruik en het bezit minder aantrekkelijk wordt. Ook moeten de belastingen een correcte weergave zijn van de maatschappelijke lasten die het private gemotoriseerde verkeer met zich meebrengt.

We mogen niet vergeten dat de BIV en de jaarlijkse autobelasting geregionaliseerd zijn en tot de bevoegdheid van het Brussels gewest behoren. De autofiscaliteit moet eveneens de impact van de wagens weerspiegelen op de kosten van de publieke overheden. Dit betreft niet enkel de de infrastructuurkosten, maar ook de kosten voor verkeersveiligheid, lucht- geluidsvervuiling, gezondheidskosten gelinkt aan een te sedentaire levenswijze, enz.

Nieuwe fiscale maatregelen voor niet-duurzame modi - de slimme kilometerheffing of een systeem zoals stadstol - moeten prioritair ingezet worden om alternatieven voor de privéwagen zoals de fiets te promoten.



- **Moedig een massale modal shift aan naar het openbaar vervoer en andere actieve modi**

Het mobiliteitsbeleid moet ambitieuze doelstellingen formuleren om de autodruk in het gewest naar beneden te halen. Een vermindering van 10, 20 of 30% van de verkeerscirculatie kan het verschil maken in de levenskwaliteit van de inwoners van het gewest.

Het betekent dat ze minder blootgesteld worden aan de overlast van de drukte en de vervuiling van het verkeer. Het verminderen van de circulatie is ook belangrijk om de verloren tijd van wie zich verplaatst naar beneden te halen. Zowel de pendelaars als Brusselaars die zich binnen het gewest verplaatsen, vaak voor een zeer korte afstanden, moeten een inspanning leveren.

Elke maatregel die de individuele gebruiker van het gemotoriseerd verkeer aanmoedigt om op andere transportmodi over te stappen, de fiets en te voet, draagt bij tot dit doel. In het bijzonder is het belangrijk om te benadrukken dat de fiets eveneens een rol kan spelen in de intergewestelijke mobiliteit (zie verder).

#### **Wist je dat?**

De fiets is het meest efficiënte middel voor verplaatsingen onder de 5 km. 24% van de verplaatsingen door Brusselaars bedraagt minder dan 1 km en 57% minder dan 5 km (Beldam enquête)!

- **Kies voor een parkeerbeleid dat ruimte vrijmaakt voor het stedelijke leven**

De herinrichting van de bestaande publieke ruimte, waarbij ruimte voor de fiets centraal staat, is cruciaal. Met de fiets als uitgangspunt kan er ook meer ruimte gecreëerd worden voor voetgangers en het openbaar vervoer. Met minder parkeerplaatsen langs de weg is dit realiseerbaar.

#### **Wist je dat?**

Volgens CERTU staat een voertuig 95% van de tijd stil, en in 73% van de gevallen op de hoofdverblijfplaats. Dit cijfer houdt verband met de 62% aan Brusselse huishoudens die niet over een privéparkeerplaats beschikken voor hun wagen (Beldam enquête)).

De Brusselse ringwegen zouden voorzien moeten worden van tolpoorten om het autoverkeer te ontmoedigen.

Parkeergelegenheden buiten de stad met aansluiting op het OV of het gebruik van een fiets moeten als alternatieven worden aangeboden. Daarbij moeten fietsers de mogelijkheid hebben om rustig te kunnen fietsen, weg van de vervuiling van wagens. Duidelijke en veilige fietsroutes weg van de binnenring moeten gegarandeerd worden.

- **Kies voor een ruimtelijke planning die korte trajecten aanmoedigt, met de focus op het wonen en de stedelijke activiteiten**

Mobiliteit is de uitkomst van diverse factoren. Ruimtelijke ordening of het gebrek daaraan heeft enorme gevolgen voor de keuze van vervoerswijzen. Dit betekent dat bijvoorbeeld commerciële centra, bioscopen, ziekenhuizen, postkantoren, recreatiecentra en centra voor Kind en Gezin op fietsbare afstand worden ingepland. Het sluiten van kleine postkantoren en het aanleggen van winkelcentra buiten de woonkernen hebben als gevolg dat deze dienstencentra enkel per auto bereikbaar zijn. Een groot autoluw centrum en autoluwe wijken zijn een absolute vereiste. Er moet dus verder ingezet worden in kernversterking. Hierbij is het mengen van functies prioritair.



# Verkeersveiligheid en luchtkwaliteit

- **Maak van 30 km/ u de norm, laat 50 km/ u enkel gelden op de grote verkeersassen met een vrijliggend fietspad**

Tijdens de spitsuren kan men middels verplaatsing per fiets veel tijd winnen op de verplaatsing per auto. Deze verplaatsing is echter niet altijd veiliger en zeker niet buiten de spitsmomenten. Cruciaal is het handhaven van het 30/ 50-principe in Brussel, binnen de bebouwde kom. Nu wordt het snelheidsregime nog te weinig aangepast aan de aanwezige fietsinfrastructuur. Enkel bij duidelijke fietsinfrastructuur mag 50 km/ u gereden worden. Indien gemengd verkeer (geen fietsinfrastructuur) moeten fietsers in een 30 km/ u omgeving kunnen rijden. Daarbij moeten alle grote wegen in Brussel uitgerust worden met een apart fietspad van hoge kwaliteit of voorzien zijn van een ventweg waar auto's niet tot nauwelijks worden toegelaten.

Bij druk verkeer in zones 30 is op korte termijn aparte fietsinfrastructuur nodig om de doorstroming van fietsers te garanderen, op middellange termijn maatregelen om het autoverkeer te weren.

- **Belast. voertuigen in functie van hun vervuilingsgraad**

Het rekeningrijden is voor de fietsverenigingen een absolute opportuniteit om in te breken in de prijssetting van het gemotoriseerde verkeer. Het rekeningrijden kan de traditionele autobelastingen deels of geheel vervangen. De prijs die de automobilist betaalt moet afhankelijk zijn van drie factoren: plaats, type voertuig en tijdstip.

Het type voertuig is van belang bij het bepalen van de kilometerprijs. Het is logisch dat een dieselbestelwagen of jeep meer betaalt dan een kleiner hybride of elektrisch voertuig.

De invoering van rekeningrijden kan best gebeuren op nationaal niveau, maar een toepassing op de GEN zone kan een goed begin zijn. Alleen in uiterste noodzaak, als de andere gewesten niet mee willen, kan men kiezen voor een tolheffing binnen het Brussels gewest.

Bij het bepalen van de belasting op gemotoriseerd verkeer schiet de huidige CO<sub>2</sub> regeling tekort. Ook de Eco score (CO<sub>2</sub>, fijn stof, NO<sub>x</sub> en geluid) is volgens de fietsverenigingen nog niet volledig. We stellen voor de volgende verdeling voor, de voor ons belangrijke parameters staan bovenaan.

1. Impact bij ongeval (met actieve weggebruiker)
2. Ruimtebeslag (in kubieke meter)
3. Fijn stof
4. NO<sub>x</sub>
5. CO<sub>2</sub>
6. Geluid

Dit betekent dat elektrische voertuigen minder betalen dan diesel, kleine minder dan grote enz. Met dit systeem wordt de niet alleen de *modal shift* naar fiets en OV gestimuleerd. Bovendien moet de hernieuwing van het wagenpark aangemoedigd worden om ze te

## Wist je dat?

Te hard rijden, en dit in stedelijke gebieden, oorzaak nummer een is van verkeersonveiligheid. Het zijn de fietsers die zich het minst veilig voelen op de weg. (Verkeersveiligheidsbarometer 2013, BIVV).

## Wist je dat?

Slechte luchtkwaliteit ontmoedigt heel wat potentiële fietsers in Brussel: 76% van de Brusselaars is van mening dat de luchtvervuiling een ernstig probleem is (Eurobarometer, 2009). In België ligt hierdoor de levensverwachting 13,9 maanden lager (IIASSA, 2011).



vergroenen en veiliger te maken.

- **Zorg voor lage emissiezones (*milieuzones*) waar de meest vervuilende voertuigen verboden zijn, leg normen op voor de wagenvloot van ondernemingen in het gewest, moedig elektrische (fiets)mobiliteit aan**

Het gewest moet een kader uitwerken voor het invoeren van milieuzones. Ze moeten de luchtkwaliteit garanderen in drukbevolkte zones. De focus moet in de eerste plaats liggen op het weren van zwaar vervuilend diesilverkeer en tweetakt verkeer. Daarnaast moet er werk gemaakt worden van minder schadelijke bussen en taxi's.

## Stallingen en strijd tegen diefstal

- **Voorzie parkeergelegenheid vlakbij scholen, winkelstraten, en daar waar activiteiten plaatsvinden**

Richt het fietsenstallingenbeleid op herkomst en bestemming.

De principes in het opgestelde fietsparkeerplan, een integraal onderdeel van het algemeen parkeerplan, garanderen dat iedere fietser zijn fiets comfortabel kan stallen op alle punten waar fietsers vertrekken of aankomen.

Zowel aan de herkomst- als aan de bestemmingszijde is er dikwijls een gebrek aan fietsenstallingen. Bedrijvencentra, scholen, bibliotheken, winkelstraten, sport- en cultuurcentra en andere locaties beschikken niet altijd over het juiste aanbod aan fietsenstallingen.

### Wist je dat?

In 2012 werden er 2792 fietsdiefstallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geregistreerd, wat neerkomt op 8 fietsen per dag. Slechts 24% van het werkelijk aantal gestolen fietsen wordt geregistreerd (Veiligheidsmonitor, 2009)! Dit ontmoedigt niet enkel de fietsers die het slachtoffer zijn van fietsdiefstal (een fietser op vier koopt geen nieuwe fiets), maar dit heeft ook een invloed op de aangroei van nieuwe fietsers.

- **Zorg voor parkeergelegenheid die beveiligd is (gesloten fietsboxen, een lokaal of een bewaakte stalling) in de grote stations en de belangrijkste metrostations. Denk aan intermodale stallingen bij tram- en bushaltes.**

De combinatie 'fiets - openbaar vervoer' is de meest efficiënte manier om zich te verplaatsen in een stedelijke omgeving. Toekomstige gebruikers van het openbaar vervoer zullen slechts gebruik maken van de fiets indien deze comfortabel en diefstalveilig gestald kan worden.

In het toekomstige beheerscontract met de MIVB wordt best bepaald dat aan de meeste stopplaatsen van bus, tram en aan alle metrohaltes diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen worden voorzien. Fietsboxen kunnen de veiligheid garanderen.

Er dient ook werk gemaakt te worden van fietsenstallingen aan de NMBS-stations. Momenteel kennen de grote Brusselse stations (Noord, Centraal en Zuid) geen duidelijke of slechte grote bewaakte fietsparkings. Ze zijn echter noodzakelijk om de fietser te stimuleren het openbaar vervoer te verkiezen boven de wagen voor langere afstanden. Naast de geplande fietspunten moeten ook de kleinere stations uitgerust worden met degelijke overdekte stallingen.



- **Bied bewoners van dichtbevolkte buurten die hun fiets niet thuis kunnen stallen een redelijk tarief voor fietsboxen aan**

In veel buurten in het Brussels gewest is het er een probleem om de fiets te stallen aan of in de eigen woning (flatgebouwen, bel-étages). Het gebrek aan mogelijkheden om de fiets 's nachts te stallen in verblijfsgebieden is een rem op het fietsgebruik in Brussel. Daarom moeten er naast nietjes en fietsboxen ook dringend meer inpandige stallingen komen. Het Gewestelijk Parkeeragentschap kan een voortrekker zijn om het fietsboxenproject in het hele gewest te implementeren.

#### **Wist je dat?**

29,7% van de Brusselse huishoudens beschikt niet over voldoende ruimte binnenshuis om een fiets te stallen. Dit verklaart voor een stuk waarom veel Brusselaars niet fietsen. 60% van de huishoudens is niet in het bezit van een fiets (Beldam enquête)

- **Sensibiliseer politiezones en het parket om fietsdiefstal en heling aan te pakken**

Het gewest kan een rol spelen om de gemeenten en politiezones in te zetten door te benadrukken dat het meer prioritair is om zich toe te leggen op de strijd tegen fietsdiefstal. Het is een feit dat in Brussel georganiseerde bendes opereren, en dat moeten samen aangepakt worden.

Aanvullend moet justitie hier op inzetten opdat dergelijke criminele activiteiten niet langer onbestraft blijven. Ook diefstal of het helen van fietsen moet veroordeeld en met afschrikkende sancties bestraft worden.



# Een kwalitatief fietsrouten netwerk



- **Behoud minstens de bestaande budgetten voor fietsinfrastructuur, studies rond fietsinfrastructuur en onderhoudswerken en -projecten.**

Het is essentieel dat de administraties over gekwalificeerd en voldoende personeel beschikken om de doelstellingen van studies en van de infrastructuurwerken voor fietsers te kunnen uitvoeren. Hierbij zijn ook het onderhoud van de infrastructuur (herstel, onderhoud, sneeuw ruimen, enz.) en controle van de werven (conformiteit met plannen, geen borduren) inbegrepen.

De toekenning van de budgetten moet overeenkomen met de vastgelegde ambities van het gewest. Men zou de toegekende budgetten voor de realisatie van de fietsinfrastructuur moeten verhogen, of minstens het huidige budget moeten behouden (referentiejaar: 2013).

- **Werk het GFR-netwerk af en bewegwijzer het zonder dat er schakels ontbreken**

Essentieel voor de realisatie van het fietsplan is de uitbouw van het GFR netwerk. Het GFR netwerk omvat fietspaden, gemarkeerde fietslogo's op de weg in zones met gemengd verkeer, fietsstraten, doorlopende straten, zones met gemengd verkeer en fietsbare trage wegen. Dit netwerk verbindt alle wijken en alle belangrijke bestemmingen zodat ze veilig, direct en comfortabel zijn.

De kwaliteit van het GFR netwerk in de gemeente wordt mee bepaald door het wegwerken van zwakke schakels, zoals gevaarlijke kruisingen met een ring- of gewestweg en zones zonder vrijliggend fietspad buiten de bebouwde kom. Ook het nemen van infrastructurele maatregelen die de snelheidsbeperkingen voor het gemotoriseerd verkeer in de bebouwde kom of zone 30 afdwingen is prioritair.



Bewegwijzering van alle functionele fietsroutes met doen en afstand (2 relevante cijfers, tot op 1 km) zijn noodzakelijk.

- **De gewestelijke fietsinfrastructuur op de grote assen moet veilig zijn voor fietsers van alle leeftijden (van 8 tot 88 jaar).**

Naast het GFR netwerk moeten alle grote autowegen uitgerust worden met een veilig, comfortabel vrijliggend fietspad. Nog beter is een parallelle fietsweg. Dit is nodig omdat in de meeste gevallen de grote assen het kortste of platste deel van een fietsroute uitmaken, maar ook omdat langs veel van de historische lanen mensen wonen, werken, of winkelen. Het moet dus mogelijk zijn dat men zich er gemakkelijk kan verplaatsen, ook per fiets.

Het concept '8-88' verwijst naar de noodzaak om infrastructuur zo in te richten dat zowel jonge als oudere fietsers zich er veilig voelen. De wegcode staat enkel kinderen tot 9 jaar toe om op het voetpad te fietsen, maar als de openbare weg niet gebruiksvriendelijk is ingericht voor volwassenen kunnen andere generaties niet genieten van de voordelen die de fiets biedt.

Het is van groot belang dat voet- en fietspaden gescheiden blijven om de veiligheid en duidelijkheid te garanderen. De snelheidsverschillen tussen voetgangers en fietsers zijn te groot om ze door elkaar te laten bewegen.





- **Vermijd barrière-effecten en grote omwegen**

Een grote rem op het fietsgebruik zijn de vele barrières van waterlopen, spoorwegen en ringwegen waar fietsers mee in aanraking komen in Brussel. Deze barrières zorgen voor omrijden en maken het fietsen minder aantrekkelijk. Allereerst moeten alle bestaande bruggen en tunnels in Brussel heringericht worden op maat van de fiets. De heraanleg van wegen of opwaardering van wegen mag niet leiden tot een nog grotere barrière werking. Bestaande fietsverbindingen moeten minstens behouden blijven.

- **Voorzie een gemakkelijke doorgang van de ene naar de andere straat. Vermijd L-trajecten en het wisselen van kant**

Goede fietspaden aanleggen is één ding, maar om tot continue, aangename fietsroutes te komen, moeten er nog heel wat strategische schakels aangepakt worden. Kruispunten zijn maar al te vaak ingericht voor een vlotte doorstroming van het autoverkeer, met lange wachttijden en gevaarlijke oversteken voor voetgangers en fietsers tot gevolg. Drukke ringwegen, spoorwegen en waterwegen knippen fietsroutes door en dwingen fietsers tot lange omwegen. Paaltjes, slagbomen, hoge borduren en drempels hinderen al te vaak de vlotte doorstroming van fietsers.



De aanleg moet fietsers toelaten om gemakkelijk kruispunten over te steken. Beeld je de reactie in van automobilisten wanneer we hen zouden vragen om hun wagen in alle bochten te wringen? Onnatuurlijke routes en manoeuvres worden best vermeden. Denk aan bochten die naar links afdraaien of situaties die fietsers dwingen om de verkeersstroom te kruisen naar een fietspad aan de overkant om vervolgens terug over te steken aan het volgende kruispunt om terug op het fietspad aan de andere kant te kunnen rijden.

Per fietsroute is er in Brussel een eindverantwoordelijke nodig. Alleen dan kan er continuïteit en coherentie worden gegarandeerd. Voor Brussel is dit zeer belangrijk gezien er verschillende gemeentes en wegenbeheerders betrokken zijn.

- **Zorg voor een vlakke ondergrond voor fietsers (zonder kasseien), zonder borduren en onderhoud ze waar er veel fietsverplaatsingen zijn**

Bij de bouw van fiets- en voetpaden moet gedacht worden aan de veiligheid en de mogelijkheden om de paden makkelijk te onderhouden. Het gebruik van kasseien voor voet- en fietspaden dient vermeden te worden, of het dient weggehaald te worden waar mogelijk. Er kan ook een geasfalteerde strook aangelegd worden voor fietsers op de wegen indien het onmogelijk is om de kasseien te verwijderen.

- **Creëer een Fiets-GEN voor middellange en lange intergewestelijke verplaatsingen en wijs een intergewestelijke task-force aan voor de implementatie**

Een succesvol gemeentelijk fietsbeleid staat of valt met overleg. Nog te dikwijls stopt een fietspad aan de gemeente of gewestgrens. De (her)aanleg van kruispunten en fietswegen noodzaakt een betere coördinatie tussen diverse overheden, nutsmaatschappijen en aanbieders van openbaar vervoer.

In Brussel is een goede samenwerking tussen de gemeente(n) en het gewest onontbeerlijk. Het Brussels





Gewest is uiteraard verantwoordelijk voor de gewestwegen, maar samenwerking met de gemeenten is noodzakelijk voor de realisatie van het GFR-netwerk. Het lijkt ons daarom beter om op termijn de bevoegdheid van openbare werken te verschuiven naar het gewestniveau. Er kunnen dan ook mechanismen overwogen worden waarbij de dotaties aan de gemeenten gekoppeld worden voor het al dan niet tot stand komen van een fietsbeleid.

Een probleem voor het Brusselse fietsbeleid is de aansluiting met de andere gewesten. Infrastructurele ingrepen zijn nodig om Brussel gemakkelijk bereikbaar te maken met de fiets vanuit de rand. Met de andere gewesten, maar ook met de provincie Vlaams-Brabant is een grensoverschrijdende fietswerkgroep die voorstellen formuleert noodzakelijk. Inzake het Fiets-GEN kan er gekozen worden voor de ontwikkeling van een task-force in het kader van stedelijke gemeenschap Brussels Metropolitan (in het leven geroepen bij de zesde staatshervorming). Deze grensoverschrijdende samenwerking kan het fietspendelverkeer vanuit de rand naar Brussel versterken.

Voor de fietsontsluiting van Brussel is het noodzakelijk dat er met de andere gewesten werk wordt gemaakt van het Fiets-GEN. Extra aandacht is nodig voor het wegwerken van drempels zoals de doorsteekbaarheid van de Ring en de fietsbaarheid op de grote wegen in de periferie. Meer verbindingen met het fietsknooppuntennetwerk zijn nodig. Tevens is het van groot belang dat het makkelijker wordt om Brussel te bereiken via regionale wegen en er dus hoog kwalitatieve fietspaden aangelegd worden voor lange afstanden.

En *fietsnelweg* beantwoord aan de volgende criteria: coherentie, unimodaal en conflictvrij.

#### Wist je dat?

Zestig procent van de inkomende en uitgaande verplaatsingen voor Brussel met de auto gebeurt. De fiets wordt momenteel in minder dan 1 % van deze verplaatsingen gebruikt (Beldam enquête).

- **Versterk het administratieve team dat instaat voor studies en projecten en de implementatie, beheer en onderhoud van de fietsinfrastructuur.**

Het is essentieel dat overheden beschikken over voldoende gekwalificeerd personeel om studies en infrastructuurwerken uit te voeren ten behoeve van fietsers. Dit geldt ook voor het onderhoud (reparaties, delven, sneeuwruimen, enz.) en de controle van werven (naleving plannen, met inbegrip van materialen, afwezigheid van borduren, enz.). De projecten van heraanleg in de openbare ruimte die voor fietsers belangrijk zijn moeten systematisch goedgekeurd worden door de Fietsmanager. De toewijzing van de budgetten moet voldoen aan de door het gewest vooropgestelde doelen.

- **Evalueer, verbeter en breid *Fix My Street* uit in de 19 gemeenten.**

Via Fix My Street kunnen burgers een onderhoudsdefect in de infrastructuur elektronisch melden. Een uitbreiding van deze dienst zou uitbreiding zou het mogelijk maken dat gebruikers ook gebreken in het ontwerp van de infrastructuur en andere tekortkomingen die fietsers hinderen (geen markeringen, ontbreken van stoplichten voor fietsers, enz.) kunnen melden.

Momenteel werken slechts vijftien gemeenten hier aan mee. Om meer samenhang en eenduidigheid te garanderen zouden alle gemeenten moeten deelnemen. Het is nodig dat de administratie over voldoende middelen beschikt voor een goede follow-up zodat meldingen niet onbeantwoord blijven.



## Opleiding en sensibilisering

- **Sensibiliseringscampagnes vergroten het respect tussen de verschillende weggebruikers. Besteed ook aandacht aan de meest kwetsbare gebruikers.**

Het gewest moet de instrumenten waarover zij beschikt inzetten om een boodschap van beleefdheid en respect tussen weggebruikers door te geven en te waarborgen. Conform de voorschriften van de Wegcode, moet elke weggebruiker voorkomen dat ze de andere meer kwetsbare gebruiker in gevaar brengt. Ook fietsers dienen voetgangers en mensen met een handicap te respecteren.

Dit moet bij de Brusselse bevolking onder de aandacht worden gebracht, ook naar buitenlanders of mensen die een andere taal spreken. De bewustwording moet zich richten op de verschillende soorten gebruikers op basis van hun specifieke functies (automobilisten, taxi's en chauffeurs, vrachtwagenchauffeurs, bestuurders van trams, enz.)

- **Moedig basisscholen en middelbare scholen aan om actieve mobiliteit in hun curriculum op te nemen en concrete maatregelen te treffen zodat de school een fietsvriendelijke omgeving wordt**

Het is belangrijk om in het primair en secundair onderwijs opleidingen te voorzien rond actieve mobiliteit en verkeersveiligheid. De vormingen mogen niet eenmalig zijn.

### Wist je dat?

In het Brussels Gewest zijn er momenteel 77 klassen bij het 'Fietsbrevet'-project van Pro Velo betrokken. Dit komt neer op iets minder dan 12% van alle leerlingen in het vijfde basisonderwijs.

Door te fietsen of wandelen verwerft men een zekere mate van autonomie. Men verwerft nieuwe vaardigheden waarbij het nodig is om de mentale remmen los te laten, zoals het onveiligheidsgevoel, te weinig ervaring of het niet vertrouwd zijn met de omgeving. Bovendien kunnen informatie en sensibilisering naar de ouders toe bijdragen om de alternatieven voor de wagen te promoten.

Het aanbod voor leerlingen moet ruimer zijn, zodat ze zelf kunnen kiezen hoe ze zich naar school verplaatsen. Scholen zouden leerlingen vanaf 10 jaar fietslessen moeten aanbieden evenals lessen in verkeersregels (vorming 'Fietsbrevet').

Scholen kunnen projecten opstarten die leerlingen en ouders die met de wagen komen, motiveren om zoveel mogelijk ritten te vervangen door met de fiets of te voet te komen. In middelbare scholen kunnen teams van oudere leerlingen de jongere begeleiden op weg van en naar school. .

Tot slot, met fietsrijen of -pooling kunnen kinderen veilig met de fiets of te voet naar school zonder dat de ouders hen moeten begeleiden. Meerdere scholen doen dit en krijgen begeleiding van het schoolpersoneel, medewerkers van de gemeente of vrijwillige ouders.

- **Voorzie locaties om te leren fietsen, in samenwerking met de gemeenten**

Veel volwassenen die willen fietsen worden afgeschrikt door de verkeerssituatie, waardoor ze op voetpaden fietsen omdat ze zich er veiliger voelen. Daarnaast is er te weinig ruimte waar volwassenen hun kinderen kunnen leren fietsen. In sommige parken mag gefietst worden, maar in vele parken is dit niet toegelaten. Samen met de gemeenten moet er nagedacht worden hoe ze de publieke ruimte kunnen afstemmen op deze nood. Parken moeten maximaal opengesteld worden voor fietsers.



# Mensen aanmoedigen om te fietsen



- **Communiqueer over het bestaande aanbod en verspreid op grote schaal de Brusselse fietskaart.**

Fietsen moet zo veel mogelijk gestimuleerd worden via de bestaande en nieuwe informatiekanalen. Tal van initiatieven kunnen ook hun steentje bijdragen door de fiets in het totaalplaatje te betrekken. Het is noodzakelijk om de Brusselse fietskaart actief naar de burger te promoten en de continue verspreiding te garanderen.

- **Werk aan een positief imago van de fiets voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen.**

De fiets moet een positief imago krijgen. De voordelen van het fietsen (autonomie, lage kosten, flexibiliteit, gezondheid, enz.) moet bij alle gemeenschappen binnen het gewest gepromoot worden. Het is dus belangrijk om de krachten te bundelen, een gestructureerd communicatieplan voor te stellen dat rekening houdt met de verschillende doelgroepen de verschillende doelverplaatsingen (woon-werk, woon-school, winkel, vrije tijd). Voor een effectieve communicatie is het nodig om samen te werken met instanties zoals werkgevers en vakbonden, scholen, sportcentra, culturele instellingen, winkelketens, jeugthuizen en wijkcomités, medische centra, enz.



Het gewest moet de publiciteit rond de diensten die ze aanbiedt versterken. In het algemeen is een goede communicatie en samenwerking met de media nodig. Een actie zoals I Always Bike Bru heeft een positief effect op het fietsgebruik omdat ze een specifieke boodschap meegeeft (verkeersveiligheid). Cycle Chic draagt bij aan het imago van de fietser en dit beeld moet beeld versterkt worden. Ook een samenwerking met de gemeenten kan het imago en de promotie van het fietsgebruik versterken. Een initiatief zoals Cyclovia kan herbekeken worden zodat ze beter aansluit op de lokale realiteit.

- **Stimuleer leerlingen om zich te voet of met de fiets school te verplaatsen (schoolvervoerplannen, enz.)**

De grootste rem op het gebruik van de fiets voor woon-schoolverplaatsingen blijkt niet de veiligheid van de routes maar het negatieve imago van de fiets bij jongeren en vooral bij adolescenten. Dit is niet onvermijdelijk en uit ervaring in onze buurlanden blijkt dat naast de verbetering van de veiligheid van de wegen rondom de scholen het samenwerken met ouders belangrijk is om het positieve imago van de fiets als gezond en autonoom transportmiddel te promoten. Scholen of aanbieders kunnen fietsrijen of fietspooling aanbieden die door volwassenen begeleid worden. Bij kinderen met meer autonomie worden de ouders ook ontlast om de kinderen te begeleiden naar school. Dergelijke initiatieven verminderen ook de autodruk tijdens de piekuren.

- **Voorzie een permanente pool van ervaren en volwassen fietsbegeleiders**

Bike Experience is een campagne waarbij een nog niet ervaren fietser uit Brussel door een ervaren volwassen fietser gedurende drie dagen begeleid wordt op zijn of haar woon-werktraject. Deze campagne is toonaangevend en moet jaarlijks herhaald worden. Het mediatieke en iconische karakter van deze campagne zijn van belang om mensen op het zadel te krijgen en om tot een verschuiving in de modal shift te komen. Dit initiatief moet verdergezet worden om haar doorlopend karakter te garanderen.



## Bestaande wetten uitvoeren en handhaven

- **Pas de middelen voor de gemeenten aan in overeenstemming met de doelen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid.**

Verschillende basiselementen van het mobiliteitsbeleid betreffen gemeentewegen. Het is belangrijk dat de gemeenten en het gewest in dezelfde richting kunnen handelen om te voorkomen dat het regionale beleid inefficiënt wordt en aan kracht verliest.



Sinds juli 2004 moeten alle eenrichtingsstraten toegankelijk zijn voor fietsers in de twee richtingen. In geval van uitzonderingen spelen veiligheidsoverwegingen een rol. Onder de gemeenten die bevestigen dat ze hun straten met eenrichtingsverkeer hebben aangepast, zijn er toch nog straten die niet conform zijn. Er zijn meerdere straten zonder enige aanwijsbare reden om er de fietser de toegang te ontzeggen.

Er is een regelgeving nodig waarbij het gewest de middelen voor een gemeente in mindering kan brengen wanneer aan de wettelijke verplichtingen voor straten met eenrichtingsverkeer niet voldaan is. Een gelijkaardige regelgeving kan toegepast worden voor zone 30 of voor maatregelen die bedoeld zijn om snelheidsbeperkingen af te dwingen.

Ook voor politiezones kan een dergelijke regeling uitgewerkt worden om erover te waken dat specifieke middelen worden voorbehouden voor specifieke acties die de veiligheid van fietsers garanderen of voor het personeel dat bevoegd is voor deze taak (bijvoorbeeld de strijd tegen het parkeren of fietspaden).

- **Hervorm de ordonnantie voor werven en(onderhouds)werken zodat ze rekening houdt met de behoeften en de veiligheid van fietsers**

Onderhoudswerken zijn noodzakelijk voor de ontwikkeling van de stad, vooral voor aanpassingen die de mobiliteit verbeteren. Het is echter belangrijk dat de werkzaamheden niet de meest kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen of hen verhinderen om zich te verplaatsen.

Wanneer fietsinfrastructuur ontoegankelijk is door onderhoudswerken, dan moet er steeds een veilige alternatieve route worden voorzien zoals een apart gekleurde strook die de fietsers scheidt van het snellere verkeer. Daar waar er onvoldoende ruimte is om een veilige afscheiding te voorzien zijn andere veiligheidsmaatregelen zoals snelheidsbeperkingen voor het gemotoriseerd verkeer mogelijk. In het algemeen moet er voor gezorgd worden dat de omleiding voor de fietser niet langer is dan anders opdat ze gebruik maken van de voorgestelde route.

Het gebeurt dat de wegbeheerder kiest voor een totaal verbod op doorrijdend verkeer in een straat, terwijl fietsers er vaak wel kunnen doorrijden zonder dat ze de werkzaamheden hinderen of in gevaar brengen. De verenigingen eisen dat het gewest erop toeziet dat de doorgang voor fietsers wordt gegarandeerd wanneer dit mogelijk is.



Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de continuïteit van fietspaden deze moet, zoals voor automobilisten, integraal deel uitmaken van het lastenboek. Dit moet zeker het geval zijn wanneer projecten door of namens het Gewest opgezet worden.

- **Garandeer strikte en systematische controles van werkzaamheden (naleving plannen, materialen, borduren, bewegwijzering, enz.)**

Brussel Mobiliteit moet over voldoende personeel beschikken om een strenge controle uit te kunnen voeren op de realisatie van projecten, de naleving van de plannen voor een bouwvergunning (wegbreedtes, materialen, hoogtes borduren, enz.), markering en verkeersborden (met name het behoud van borden M2 en M4 die de eenrichtingsstraten definiëren) en de verschillende aspecten die belangrijk zijn voor de veiligheid van fietsers (voegen/ spleten tussen voorgevormde platen op kruisingen, die voor gevaarlijke ongelukken of valpartijen kunnen zorgen). Met de meetfiets moet de infrastructuur voor fietsers (met inbegrip van wegen) gemeten worden om na te gaan of er gebreken zijn.

Het lastenboek van het gewest moet primeren op de persoonlijke mening van aannemers en op het voorradige materiaal. Dit geldt ook voor de omleidingen voor fietsers tijdens werkzaamheden. De vertegenwoordigers van het gewest moeten bevoegd zijn om werkzaamheden die niet voldoen aan de regels stil te leggen of om de aannemer te verplichten om te voldoen aan de vooropgestelde eisen, zonder dat er vertragingen optreden en zonder dat hier meer kosten bij komen kijken.

- **Waak over de naleving van de GSV-bepalingen voor fietsberging in nieuwe of gerenoveerde gebouwen**

De mogelijkheid om een fiets te parkeren op veilige plek in het gebouw waar men woont is een belangrijk onderwerp in het beleid tegen diefstal. Geparkeerde fietsen voor huizen of buitendeuren zijn immers gemakkelijk te stelen. De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) schrijft voor dat nieuwe gebouwen en gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd een multifunctionele ruimte moeten voorzien voor het stallen van fietsen en kinderwagens. In de praktijk gebeurt dit niet, zelfs wanneer deze ruimtes wel zijn aangegeven op de bouwplannen. Het is daarom extra belangrijk dat er controles plaatsvinden.

- **Controleer de naleving van de milieuvergunningvoorwaarden m.b.t. het aantal toegelaten parkeerplaatsen in gebouwen**

De afgifte of verlenging van milieuvergunningen zijn mogelijkheden om de algemene voorschriften op het vlak van duurzame mobiliteit toe te passen, zoals een beperking van het aantal parkeerplaatsen in de centrale gebieden van het gewest die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Bij gebrek aan voldoende controle, hebben eigenaars van ondergrondse parkings de vrijheid om de capaciteit uit te breiden of om zich niet aan te passen aan een vermindering die opgelegd is door de milieuvergunning. Dit geldt ook voor het voorzien van fietsenstallingen in openbare parkings wat kadert binnen het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP). Daarom liggen de verwachte effecten op de modal shift lager.

#### **Wist je dat?**

Versillende studies hebben aangetoond dat zelfs wanneer het openbaar vervoer sneller is, de garantie op een beschikbare parkeerplaats het autogebruik sterk stimuleert.

Het is belangrijk om erover te waken dat particuliere uitbaters van openbare parkings het correcte aantal plaatsen voor wagens en fietsen voorzien zoals omschreven in het GPBP en dat eigenaars van ondergrondse parkings een maximum aan wagens stallen zoals bepaald in de milieuvergunning.



## Fietsbeleid permanent evalueren

---

- **Beraag de bevolking waarom ze niet fietst en stem het beleid daarop af**

Het gewest wordt gevraagd om jaarlijks tevredenheidsenquêtes uit te voeren om de voorwaarden van het fietsverkeer (angst van het verkeer, vervuiling, imago fiets, ...) te bepalen en de resultaten te publiceren. Deze studies moeten de tellingen van fietsers aanvullen zodat het beleid mee is met de ontwikkelingen en hier op kan inspelen.

- **Zet de BYPAD audit in om het regionale fietsbeleid te beoordelen en de moedig de 19 gemeenten aan om hetzelfde te doen**

De BYPAD (Bicycle Policy Audit) audit is een evaluatie van het fietsbeleid waarbij zowel de overheid als de gebruikers betrokken worden. Het is een manier om de inspanningen van de verschillende overheden af te toetsen aan de ervaringen uit verschillende hoeken om zo het fietsbeleid te ondersteunen en bij te sturen. Het gewest moet haar fietsbeleid regelmatig evalueren om de vooruitgang te meten en om de belangrijkste hefboomen te bepalen. Bovendien is het nuttig om alle Brusselse gemeenten aan te moedigen om dit

